



2024 - 2025 Enjeux du réseau navigable

**DOSSIER
DE PRESSE**

Sommaire

2024 : Le fret fluvial défie la conjoncture	4
Des filières en nette hausse, preuve de la confiance accordée au fluvial	
Des filières historiques en retrait, en raison d'une conjoncture défavorable	
Le fluvial : un levier de développement de plus en plus affirmé pour les territoires	
Tourisme fluvial : un vecteur de développement et de dynamisme économique pour les territoires	6
Poursuivre la décarbonation des bateaux, dans la continuité des jeux de Paris	7
La réalisation des travaux de décarbonation de la flotte JOP a été un succès pour l'ensemble de l'écosystème fluvial parisien	
Une gestion de l'eau au service de tous les usages	9
Une utilité bien plus large que la navigation	
Une action pour le maintien des équilibres écologiques	
Des investissements pour entretenir, moderniser et développer le réseau fluvial	11
Un réseau avec de forts besoins de régénération...	
...au service d'une gestion de l'eau plus performante	
La modernisation de VNF se concrétise	

Voies navigables de France a présenté lors de sa conférence de presse l'actualité du secteur fluvial. Parmi les temps forts : le bilan économique 2024 du transport de fret et les investissements engagés en 2025 pour moderniser le réseau. L'événement fut également l'occasion de faire le point sur les chantiers pilotés par l'établissement : la compétitivité du secteur fluvial et les enjeux de la gestion hydraulique alors que les usages du réseau vont aujourd'hui bien au-delà de la navigation.

Un secteur résilient et de nouveaux leviers de croissance pour le fret fluvial

Le transport de fret a fait preuve de résilience en 2024 dans un environnement économique complexe et s'affirme comme une alternative solide au transport routier notamment dans les territoires. Il affiche ainsi une croissance de 2,9% de l'activité mesurée en tonnes-kilomètres avec 43,7 millions de tonnes transportées sur le réseau national des voies navigables. Cette belle dynamique est portée par certains secteurs industriels en nette hausse :

- La chimie (+17.8 % soit 3,4 tonnes transportées) tirée par l'augmentation du transport d'engrais (+35,7%) et de produits chimiques (+67,1%) depuis et vers Mulhouse, ou encore l'accroissement des flux d'engrais sur le Rhône (+32,8%).
- La métallurgie (+7.8 %) grâce au rebond de l'activité au second semestre 2024 ou encore le secteur pétrolier (+33 %).
- Les transports de conteneurs ont également connu une augmentation notable supérieure à 10 % avec 570 000 EVP acheminés sur le réseau (en hausse de 5 % par rapport à 2023).

Les filières historiques du fret fluvial, les transports de céréales et de matériaux de construction, ont, quant à elles, connu un léger repli de leurs niveaux d'activités (entre -2,5% et -4 % de tonnes transportées).

Le tourisme fluvial, un vecteur de développement économique pour les territoires

Navigation, plaisance, activités nautiques, guinguettes, hébergements insolites...la voie d'eau et ses abords constituent un atout pour le développement des activités touristiques et de loisirs au bénéfice de tous, usagers, touristes comme riverains. Un phénomène que VNF souhaite développer, avec le concours des territoires et des acteurs économiques.

- Il génère aujourd'hui d'importantes retombées économiques. Le secteur du tourisme fluvial produit en effet 1,4 milliard d'euros de retombées au bénéfice direct des territoires, grâce à l'activité d'acteurs privés qui enregistrent 15,6 millions de journées/passagers et réalisent un chiffre d'affaires global de 723 millions d'euros.
- Il représente 6 100 emplois directs (hors covid - selon une étude publiée par VNF en 2020 en cours d'actualisation).
- Les retombées économiques liées au tourisme fluvial pourraient atteindre jusqu'à 2 milliards d'euros par an à l'horizon 2030.

La poursuite des grands travaux de décarbonation des bateaux impulsés par les Jeux de Paris

L'année 2024 fut, sans conteste, marquée par les Jeux de Paris. Ces derniers ont été un véritable accélérateur du programme mené en faveur de la transition verte de la flotte fluviale. Un projet de décarbonation ambitieux porté notamment par le programme de financement pour la modernisation et l'innovation de la flotte (Le PAMI) dont l'enveloppe 2023-2027 est de 30 M€.

- 26 bateaux sur les 85 mobilisés lors de la parade de 6km de la cérémonie d'ouverture sont d'ores et déjà dotés d'une motorisation plus propre
- La vedette « Le Rhône » de VNF qui a accueilli la délégation du Kirghizistan lors de la cérémonie d'ouverture, utilise du HVO à la place du gazole.
- Au total 45 bateaux (soit près d'un-tiers de la flotte parisienne) seront dotés d'une motorisation décarbonnée dans le cadre de la dynamique des Jeux qui se poursuit en héritage.

Par ailleurs, les 48 bateaux-logements amarrés au port des Champs-Élysées (Paris 8e) et des Tuileries, dont VNF est le gestionnaire, ont été raccordés au système d'assainissement collectif de la Ville de Paris, contribuant ainsi à l'amélioration de la qualité de l'eau en vue de la baignabilité du fleuve en 2025 et plus largement à la préservation des écosystèmes.

La gestion hydraulique, une action essentielle pour assurer le partage des usages

VNF gère au total plus de 10 000 ouvrages dont près de 2 000 écluses, 400 barrages en rivière, et 50 barrages réservoirs. Si leur vocation première est la navigation (de transport de marchandises et de tourisme), ils permettent également de gérer l'eau pour de multiples usages : refroidissement des centrales nucléaires, activités industrielles, irrigation agricole, production d'eau potable, production d'énergie hydroélectrique, mais aussi l'accès aux loisirs comme la baignade. Une action primordiale dans un contexte de changement climatique où la ressource en eau se fait plus rare ou parfois trop abondante.

Par ailleurs, la gestion hydraulique contribue au maintien des niveaux d'eau et concourt à la préservation des espèces et des milieux humides et au maintien de la biodiversité sur et autour des voies d'eau. Le réseau fluvial est en effet connecté avec de grands réservoirs de biodiversité, parcs nationaux et régionaux, zones humides, zones Natura 2000, etc.

Un maintien des investissements en 2025 pour entretenir et moderniser le réseau et assurer le développement du fluvial

VNF consacrera ainsi une enveloppe de près de 300 millions d'euros à l'amélioration, la remise à niveau et la modernisation de ses ouvrages sur les 6700 km que composent son réseau.

- Plusieurs opérations seront consacrées à la remise à niveaux d'ouvrages anciens situés sur le petit gabarit et l'amélioration du réseau grand gabarit dont les équipements industriels datant des années 70 présentent des signes d'usure.
- 24,1 M€ seront alloués à la mise en sécurité des ouvrages hydrauliques comme les barrages-réservoirs de la Mouche (canal de Champagne à Bourgogne, en Haute-Marne) et de Plessis (canal du Centre, en Saône-et-Loire) ou encore à la reconstruction de barrages mobiles sur la Marne (Chamfleury) et l'Yonne (Etigny et Rosoy).
- Au total, plus de 150 opérations de modernisation seront réalisées en cours d'année 2025.

Ces investissements seront également consacrés au développement des compétences pour gagner en réactivité et performance sur la gestion de l'eau à l'instar de l'instrumentation de l'ensemble du réseau, associée à une supervision effectuée de façon centralisée depuis les postes de contrôles centralisés (PCC). Plusieurs sites de téléconduite et l'automatisation verront le jour en 2025.

2024 : Le fret fluvial défie la conjoncture

Face à un environnement économique complexe en 2024, le transport fluvial a fait preuve d'une belle résilience. Le fleuve a su tirer son épingle du jeu dans un environnement économique difficile avec une croissance de 2,9% de l'activité mesurée en tonnes-kilomètres alors même que les filières de la construction et de l'agriculture, principales filières utilisatrices du fret fluvial, ont connu un repli.

Avec 43,7 millions de tonnes transportées en 2024, soit l'équivalent de 2 185 000 transports par camion, le transport fluvial a permis d'éviter l'émission de 404 000 tonnes de Co2.

Cette dynamique positive repose en 2024 sur les secteurs industriels, notamment la chimie (+17,8 %) et la métallurgie (+7,8 %). Les transports de conteneurs ont également connu une augmentation notable supérieure à 10 %. Parallèlement, les deux activités phares du secteur fluvial, les transports de céréales et de matériaux de construction ont enregistré un léger tassement de leurs niveaux d'activités (entre -2 et -4 %).



« Le transport fluvial a prouvé sa force en 2024, déclare Cécile Avezard, Directrice générale de Voies navigables de France. L'augmentation de près de 3% de notre activité en 2024, avec 43,7 millions de tonnes transportées, illustre la dynamique positive qui anime le transport fluvial. La croissance de filières porteuses comme les conteneurs est prometteuse pour renforcer le rôle essentiel de la voie d'eau dans une chaîne logistique plus verte et efficace. »

Des filières en nette hausse, preuve de la confiance accordée au fluvial

Le trafic fluvial a vu son activité augmenter sur la majorité des filières industrielles comme la chimie (+18 %), la métallurgie (+8%) ou le secteur pétrolier (+33 %). Globalement, l'ensemble des bassins de navigation enregistre des croissances parfois très significatives.

Le grand gagnant de l'année reste le secteur des **transports de conteneurs avec près de 570 000 EVP acheminés sur le réseau, en hausse de 5 % par rapport à 2023**. L'ensemble des bassins de navigation enregistre des hausses sur ce segment, dépassant ou frôlant les 10 % sur le Rhin ou la région Hauts-de-France. Sur la Seine, plus de 270 000 EVP ont été transporté et la desserte phare entre Le Havre et Gennevilliers progresse quant à elle de 20 % par rapport à 2023.

VNF observe également des progrès significatifs en 2024 pour les filières chimie et métallurgie.

La **filière chimie a progressé de +17,8%** en t-km (soit 3,4 tonnes transportées) en 2024 sur l'ensemble du réseau, tirée par l'augmentation du transport d'engrais (+35,7%) et de produits chimiques (+67,1%) depuis et vers Mulhouse, ou encore l'accroissement des flux d'engrais sur le Rhône (+32,8%). Une dynamique encourageante pour l'année 2025 après une année 2023 touchée par la hausse du prix de l'engrais.

Du côté de la **filière métallurgique**, après un premier semestre observant une diminution du trafic (-10,4%), le rebond constaté au second semestre a permis un progrès de +7,8% en t-km sur l'année, lié à la bonne activité du transport de calamine entre le Grand-Est et le Nord Pas-de-Calais, ainsi que le transport de ferrailles vers Fos-sur-Mer.



Des filières historiques en retrait, en raison d'une conjoncture défavorable

Les deux filières historiques du transport fluvial, la filière agricole et les matériaux de construction, ont connu en 2024 une baisse d'activité conséquente. Si elles représentent toujours les deux tiers du secteur, elles affichent des baisses respectives de 2,5% et 4,0% de tonnes transportées (en t-km) par rapport à 2023.

Sur la filière agricole, les bonnes performances du premier semestre (progression de 24,2% en t-km) n'ont pas suffi à compenser la baisse d'activité observée durant la deuxième partie de l'année. Au total, 11,8 millions de tonnes ont été transportées en 2024. Ces résultats sont la conséquence d'une chute de la production de blé en 2024 (-24,9% en millions de tonnes selon l'Agreste ; l'une des trois années les moins productives depuis 40 ans).

Du côté de **la filière matériaux de construction**, la diminution de production de granulats entre janvier et octobre (environ -5%), causée par une moindre demande des chantiers, a eu un impact important sur les tonnes transportées (16,7 millions).

Le fluvial : un levier de développement de plus en plus affirmé pour les territoires

Alors que l'année 2024 a été majoritairement positive sur les grands bassins du réseau VNF, plusieurs d'entre eux ont vu leur activité se renforcer particulièrement, témoignant de l'intérêt économique majeur du fluvial pour les territoires :

- Grâce au dynamisme des filières métallurgique et chimique, **le bassin Nord-Est** a connu une hausse d'activité de +8,4% ;
- Il en va de même pour **le bassin rhénan**, dont l'activité a progressé de +17,4% tirée notamment par une augmentation de +53,5% du transport de la filière chimique ;
- **Le bassin rhodanien** voit son trafic de marchandises croître de +12,3% sous l'effet des filières énergétique (+68,2% de tonnes transportées) et métallurgique (+89,8%).
- Enfin, **le bassin Nord Pas-de-Calais** a quant à lui connu une hausse de +7,5% des tonnes transportées grâce aux performances des filières de l'énergie (+240,1%) et agricole (+8,3%).

Ainsi, en 2024, le dynamisme du transport fluvial dans des filières stratégiques pour l'économie nationale et régionale, confirme la capacité du mode à se développer et à conquérir de nouveaux marchés. Il s'affirme comme une alternative solide au transport routier notamment.

Tourisme fluvial : un vecteur de développement et de dynamisme économique pour les territoires

Les 6 700 km de fleuves, de rivières et de canaux du réseau VNF sont les espaces précieux d'un tourisme vert, authentique, loin de la foule. VNF développe le tourisme « fluvestre », qui allie fluvial et terrestre, activités sur et au bord de l'eau : la navigation professionnelle (croisière, excursion ou plaisance locative) ou de plaisance, le nautisme, mais aussi le vélo ou la randonnée sur les chemins de halage, la découverte du patrimoine culturel et gastronomique. Cette adaptation à tous les rythmes en fait l'une des destinations phares pour les touristes en quête d'authenticité.

Concourant à l'amélioration du cadre de vie, la voie d'eau et ses abords deviennent des espaces attractifs et durables au bénéfice de tous, usagers, touristes comme riverains. Le fluvial concourt ainsi à l'aménagement des territoires et au renforcement de leur attractivité.

Ce phénomène génère aujourd'hui d'importantes retombées économiques qui restent peu connues : le secteur du tourisme fluvial produit en effet **1,4 milliard d'euros de retombées économiques**, grâce à l'activité d'acteurs privés qui enregistrent **15,6 millions de journées/passagers**, réalisent un chiffre d'affaires global de **723 millions d'euros** et représentent **6 100 emplois directs** (hors covid - selon une étude publiée par VNF en 2020 en cours d'actualisation).

De nombreux gisements de croissance existent pour les prochaines années. Sur l'eau avec le développement de croisières (en groupe ou en individuel), d'excursions et de plaisance locative ou privée. Mais aussi sur terre avec le développement d'activités sur le domaine public fluvial : guinguettes, hébergements insolites, restaurant, tiers lieux, services dédiés à l'itinérance vélo. Sans oublier les activités fluvestres, qui mêlent le fluvial et le terrestre, comme les nombreuses activités nautiques qui se développent sur les cours d'eau et plan d'eau de VNF : paddle, canoë-kayak, randonnée en aviron, petits bateaux électriques ...

L'objectif de VNF, en coordination avec les acteurs des territoires fluviaux, est de faire prospérer les activités touristiques. **Les retombées économiques liées au tourisme fluvial pourraient atteindre jusqu'à 2 milliards d'euros par an à l'horizon 2030.**

FOCUS SUR

Les principaux chiffres de l'impact économique du tourisme fluvial :

- **1,4 milliard d'euros** retombées économiques globales
- **845 millions d'euros de retombées directes pour les territoires**, dont 63% hors des grandes Métropoles
- **358 opérateurs**, dont 64% d'indépendants ou de TPE
- **6 100 emplois directs**, dont 74% d'emplois permanents
- Un hébergement marchand de **plus de 19 500 lits**, réparti sur **2 000 bateaux**
- Une capacité de transport de passagers de **167 000 places**, répartie sur plus de **16 000 bateaux**
- Un levier d'attractivité très important : **89% des clients de la croisière fluviale ne seraient pas venus sur le territoire s'il n'y avait pas eu cette activité**

Source : [Les études socio-économiques du tourisme fluvial - VNF](#)

Poursuivre la décarbonation des bateaux, dans la continuité des jeux de Paris

Les Jeux ont permis d'accélérer le nombre de projets de verdissement. Pour accompagner cette dynamique, VNF et ses partenaires ont provisionné une enveloppe globale de **60 millions d'euros sur cinq ans (2023-2027) pour la modernisation et l'innovation**. La moitié de ce montant permet d'aider les propriétaires de bateaux soit à acheter de nouveaux bateaux soit à changer les motorisations des bateaux déjà en circulation, pour passer à une motorisation hybride ou électrique. Ces aides sont deux fois plus importantes que pour la période précédente (30 millions pour 2018-2022).

La réalisation des travaux de décarbonation de la flotte JOP a été un succès pour l'ensemble de l'écosystème fluvial parisien

La cérémonie d'ouverture a catalysé et motivé la réalisation de ces efforts conséquents pour la profession fluviale.

- 26 bateaux sur les 85 mobilisés lors de la parade de 6km de la cérémonie d'ouverture sont d'ores et déjà dotés d'une motorisation plus propre et ont reçu un soutien du PAMI.
- Parmi les bateaux de la cérémonie, la vedette « Le Rhône » de VNF qui a accueilli la délégation du Kirghizistan, utilise du HVO à la place du gazole.
- Au total 45 bateaux (soit près d'un-tiers de la flotte parisienne) seront dotés d'une motorisation décarbonnée dans le cadre de la dynamique des Jeux qui se poursuit en héritage.
- Les 48 bateaux-logements amarrés au port des Champs-Élysées (Paris 8e) et des Tuileries, dont VNF est le gestionnaire, ont été raccordés au système d'assainissement collectif de la Ville de Paris. VNF a réalisé ces travaux pour contribuer à l'amélioration de la qualité de l'eau en vue de la baignabilité du fleuve en 2025 et plus largement à la préservation des écosystèmes.



Aujourd'hui, un des enjeux principaux pour le secteur fluvial est de poursuivre les actions de décarbonation de la flotte de bateaux à passagers et d'engager celle du transport de marchandises.

Les solutions sont

- l'installation d'équipements permettant d'économiser de l'énergie,
- l'accélération du déploiement de bornes électriques afin de permettre à l'ensemble des bateaux de marchandises de se raccorder au réseau électrique évitant la mise en route de groupes électrogènes de bord
- la facilitation de l'accès aux carburants alternatifs.

A horizon 2026, 132 bornes à quai sur le bassin de la Seine seront donc déployées pour répondre aux besoins des usagers.

L'étude PROMOVAN H2 a permis de chiffrer l'importance des coûts de remotorisation hydrogène de bateaux fluviaux rendant les solutions actuelles non accessibles pour la profession.

L'accompagnement financier se poursuit en capitalisant sur les dispositifs mis en place pour le rétrofit de la flotte JOP. Le PAMI 2023-2027 est doté d'une enveloppe globale de 60 M€ dont 30 M€ spécifiquement dédié à l'accompagnement de la décarbonation de la flotte et l'innovation pour le développement de nouveaux vecteurs énergétiques.

De plus, le dispositif GATE (Groupement d'appui à la transition énergétique) financé par des fonds CEE met à disposition des porteurs de projets un panel de bureaux d'études sélectionnés pour accompagner les armateurs dans les phases d'études de faisabilité de remotorisation. Ce dispositif est une extension de l'organisation mise en place sur le bief parisien pour accompagner les bateaux parisiens. Il traduit la dynamique d'héritage souhaité par le COJOP 2024. Les dispositifs GATE et PAMI touchent aujourd'hui l'ensemble des bassins de navigation en eaux intérieures et l'ensemble des secteurs fluviaux : passagers, service et marchandises.

Zoom sur

Le premier bateau fluvial français à propulsion hydrogène

Le ZULU 06, long de 55 mètres, est conçu pour répondre aux défis de la logistique urbaine en cœur de métropole. Avec une capacité de transport de 400 tonnes de marchandises, ce bateau est propulsé par deux piles à combustible de 200 kW chacune, alimentées par 300 kg d'hydrogène décarboné (« vert ») à 300 bars.

Cette propulsion hydrogène représente une première en France et une avancée inédite dans le transport massifié de marchandises. Plus qu'un bateau, le ZULU 06 se veut un démonstrateur au service de la transition énergétique et d'une logistique urbaine plus verte.

Le projet, porté par le groupe SOGESTRAN, a bénéficié du plan d'aide à la modernisation et à l'innovation porté par Voies navigables de France et co-financé par l'ADEME et la région Île-de-France.



Une gestion de l'eau au service de tous les usages

Les voies navigables sont :

- Soit des cours d'eau naturels (fleuves ou rivières) aménagés pour la navigation (Seine, Moselle, Marne, Yonne, Saône, Meuse, ...). Des ouvrages de régulation (« barrages de navigation » ou 'barrages mobiles ») permettent de maintenir en permanence le niveau d'eau nécessaire pour naviguer, ces cours d'eau sont parfois canalisés par sections, par exemple pour éviter les méandres,
- Soit des ouvrages artificiels : canaux qui relient des bassins de navigation naturels entre eux ou qui suivent un cours d'eau naturel. Ces canaux sont alimentés par des barrages réservoirs et/ou par des prises d'eau en rivière.



Une utilité bien plus large que la navigation

Le réseau navigable comprend donc de multiples ouvrages qui ont pour but de permettre le passage des bateaux et de gérer l'eau (la capter, la stocker, la distribuer, réguler son niveau).

VNF gère au total plus de **10 000** ouvrages dont près de **2 000** écluses, **400** barrages en rivière, et **50** barrages réservoirs.

Si la vocation première de ces ouvrages est la navigation et donc le transport de marchandises (sur le réseau grand gabarit) ou de passagers (tourisme fluvial sur le réseau petit gabarit), ils permettent en même temps de gérer l'eau. Ils garantissent ainsi en toute saison une ressource en eau suffisante pour de multiples usages :

- refroidissement des centrales nucléaires,
- process de certaines activités industrielles,
- irrigation agricole,
- production d'eau potable,
- production d'énergie hydroélectrique,
- mais aussi l'accès aux loisirs (pêche, baignade et loisirs nautiques...) pour lesquels les attentes sont de plus en plus fortes.

Focus sur

La gestion hydraulique dans les Hauts-de-France

VNF contribue à la gestion des risques. Les ouvrages du réseau navigable permettent aussi d'assurer un équilibre dans la gestion quantitative de l'eau, en limitant ou en retardant les inondations, et en soutenant les cours d'eau et les nappes phréatiques en période sèche.

Des épisodes de pluies sans précédent ont eu lieu entre novembre 2023 et février 2024 dans les Hauts-de-France. Plusieurs secteurs ont été durement touchés.

Les équipes Voies navigables de France se sont mobilisées en anticipation et pendant les crues à travers des mesures exceptionnelles de pompages intensifs et de dragages, pour assurer la **sécurité des personnes et des biens**, et [atténuer les effets des crues sur le réseau fluvial](#), dont l'interruption de la navigation.



Une action pour le maintien des équilibres écologiques

Inscrits dans le paysage depuis plusieurs décennies, parfois plusieurs siècles, les voies gérées par VNF sont devenues partie intégrante des écosystèmes naturels et contribuent à la préservation de la biodiversité.

Le maintien des niveaux d'eau concourt à la préservation des espèces et des milieux humides et au maintien de la biodiversité sur et autour des voies d'eau. Le réseau fluvial est en effet connecté avec de grands réservoirs de biodiversité, parcs nationaux et régionaux, zones humides, zones Natura 2000...

D'autres actions sont venues au fil du temps compléter la mission de VNF pour répondre à ce besoin :

- L'entretien et le renouvellement des plantations d'arbres sur les rives favorisent l'ombrage des canaux et la réduction de l'évaporation en période de forte chaleur, phénomène pouvant atteindre 5 % des pertes en eau ;
- La création de zones d'abri et de refuge ou de zones d'ombre et de lumière pour bénéficier à la faune et la flore ou la reconstruction d'habitats naturels menacés, voire disparus ;
- La création de passes à poissons sur chaque barrage reconstruit et certains ouvrages existants (plus d'une soixantaine de barrages aujourd'hui équipés), l'adaptation des ouvrages pour les rendre franchissables par les poissons ou encore la préservation des réserves de biodiversité et notamment des annexes alluviales, pour que les espèces piscicoles puissent se déplacer librement pour rejoindre leurs abris, s'alimenter, se reproduire... et accomplir leur cycle biologique.

En parallèle, VNF met tout en œuvre pour maîtriser l'impact de ses activités sur la qualité de l'eau, qu'il s'agisse des opérations de travaux et de dragage, de l'utilisation des produits phytosanitaires ou de la gestion des déchets. La maîtrise des impacts sur la qualité de l'eau fait partie des critères fixés pour évaluer la performance environnementale des différentes activités de l'établissement.



Des investissements pour entretenir, moderniser et développer le réseau fluvial

Voies navigables de France (VNF) va consacrer en 2025 un investissement de près de 300 millions d'euros pour la régénération et la modernisation des ouvrages sur l'ensemble de son réseau.



« Dans le contexte budgétaire actuel, l'établissement conserve son niveau d'investissement pour mener à bien ses missions de maintenance, exploitation et modernisation du réseau, de gestion de la ressource en eau et de développement des activités au service des territoires. Ceci est le résultat de l'engagement continu de l'Etat en faveur du fluvial, de notre capacité à développer des ressources propres mais aussi de l'engagement des équipes de VNF pour réaliser l'ensemble de nos projets » se félicite Cécile Avezard, Directrice générale de Voies navigables de France.

Un réseau avec de forts besoins de régénération...

Pour pallier un manque de capacité d'investissement pendant plusieurs années, **VNF mène un important programme de régénération de son réseau** pour remettre à niveau ses ouvrages qui servent la navigation et la gestion quantitative de l'eau. Ces investissements visent aussi à assurer la préservation du réseau et de ses usages avec par exemple des opérations :

- De réfection des organes de manœuvre et portes d'écluses,
- De dragages pour maintenir les chenaux de navigation,
- D'étanchéité des ouvrages,
- De mise en sécurité d'ouvrages (barrages, écluses, digues et biefs, ...).

Ces nombreuses opérations de remise à niveau concernent l'ensemble du réseau composé d'infrastructures anciennes, datant du XIXe siècle, notamment sur le réseau à petit gabarit et des ouvrages des années 1960-70, et sur le grand gabarit dont les équipements industriels présentent des signes d'usure.

Focus sur

La régénération des écluses de Gambenheim sur le Rhin

VNF poursuit en 2025 son chantier sur les plus grandes écluses intérieures de France traversées par le Rhin sur le site éclusier de Gambenheim. Après la rénovation du sas Ouest en 2022, entièrement remis à neuf et opérationnel, c'est au tour du sas Est d'être rénové.

Ce chantier colossal, d'une durée d'environ 4 ans, représente un investissement total de 36,4M€. Cofinancé par VNF à hauteur de 28,6 M€, par la Région Grand Est au titre du Contrat de Plan État-Région (1,9M€) et par l'Union Européenne (5,9M€), il s'inscrit pleinement dans la stratégie de modernisation des infrastructures du réseau fluvial.



... au service d'une gestion de l'eau plus performante

Dans un contexte de changement climatique, où la ressource est parfois rare ou parfois trop abondante, VNF investit et développe des compétences pour mieux gérer l'eau. Il s'agit d'optimiser les ouvrages et leur gestion, dans des systèmes souvent assez complexes, au service d'une gestion quantitative de l'eau répondant à ses différents usages dans les territoires.

Un vaste programme de modernisation de la gestion hydraulique est d'ores et déjà engagé. Il consiste en une instrumentation de l'ensemble du réseau, associée à une supervision effectuée de façon centralisée depuis les PCC.

Ce programme nécessite aussi la régénération ou l'adaptation de certains ouvrages, ainsi que des travaux parfois lourds de lutte contre les fuites. VNF s'inscrit dans l'objectif de sobriété en visant une diminution de 10%, pour l'alimentation des canaux, des prélèvements dans le milieu naturel.

A titre d'exemple, en 2025, la mise en sécurité des ouvrages hydrauliques sera opérée pour un montant de 24,1 M€ avec l'engagement de travaux :

- Sur les barrages-réservoirs de la Mouche (canal de Champagne à Bourgogne, en Haute-Marne) et de Plessis (canal du Centre, en Saône-et-Loire),
- Pour la reconstruction de barrages mobiles sur la Marne (Chamfleury) et l'Yonne (Etigny et Rosoy).

La modernisation de VNF se concrétise

Après la mise en service de premiers postes de contrôle centralisé fin 2024, la politique de modernisation de l'établissement s'accélère en 2025 avec la concrétisation de plusieurs sites de téléconduite et l'automatisation des ouvrages qui permettent une gestion du réseau plus moderne, un service plus réactif et performant sur des plages horaires plus larges et des conditions de travail plus sûres pour les personnels.

Les travaux pour déployer les réseaux numériques, et permettre la téléconduite et l'automatisation des ouvrages et leur réarmement à distance seront menés.

En 2025, cela se traduira par exemple par :

- La téléconduite sur le réseau en Nord-Pas-de-Calais (Waziers et Valenciennes pour 10 M€),
- Le réarmement à distance des ouvrages hydrauliques sur le canal des Deux Mers (à Carcassonne et Moissac pour 13 M€),
- La téléconduite des écluses en Seine Amont (avec notamment des ouvertures prévues du PCC de Suresnes, et les travaux à Andrésy pour 11,9 M€),
- La téléconduite des écluses et la gestion hydraulique sur le canal de la Marne au Rhin et la Moselle (à Toul et Thionville pour 11 M€),
- La gestion hydraulique et le réarmement à distance des ouvrages hydrauliques sur le canal du Rhône au Rhin (pour 17,7 M€).

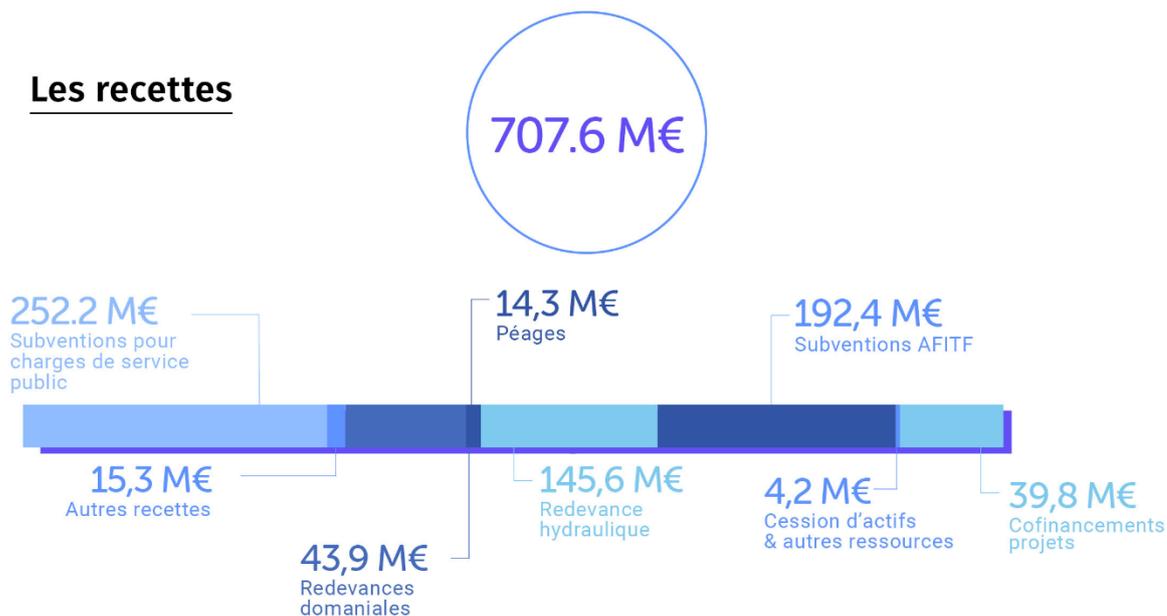
Au total, ce sont ainsi plus de 150 opérations de modernisation qui seront réalisées en cours d'année 2025.



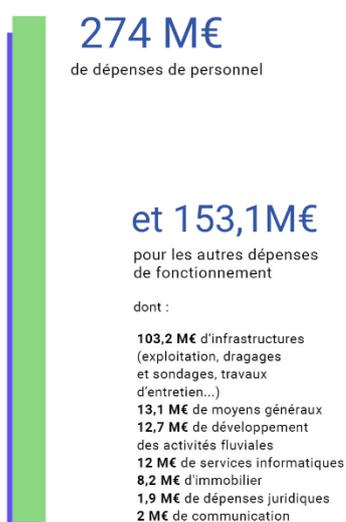
Annexes

Notre modèle économique

Les recettes

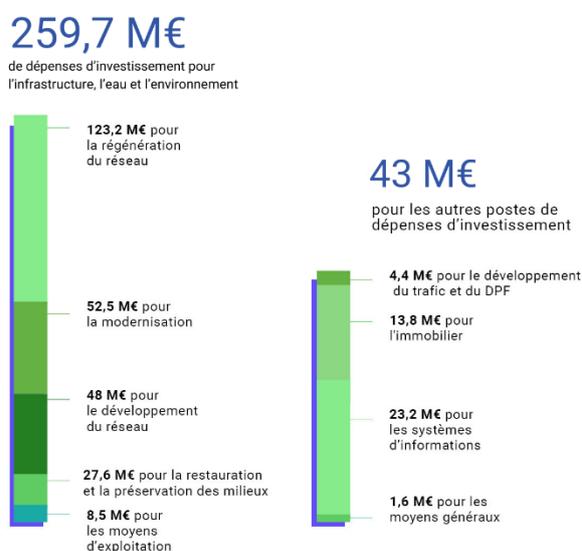


Les dépenses de fonctionnement

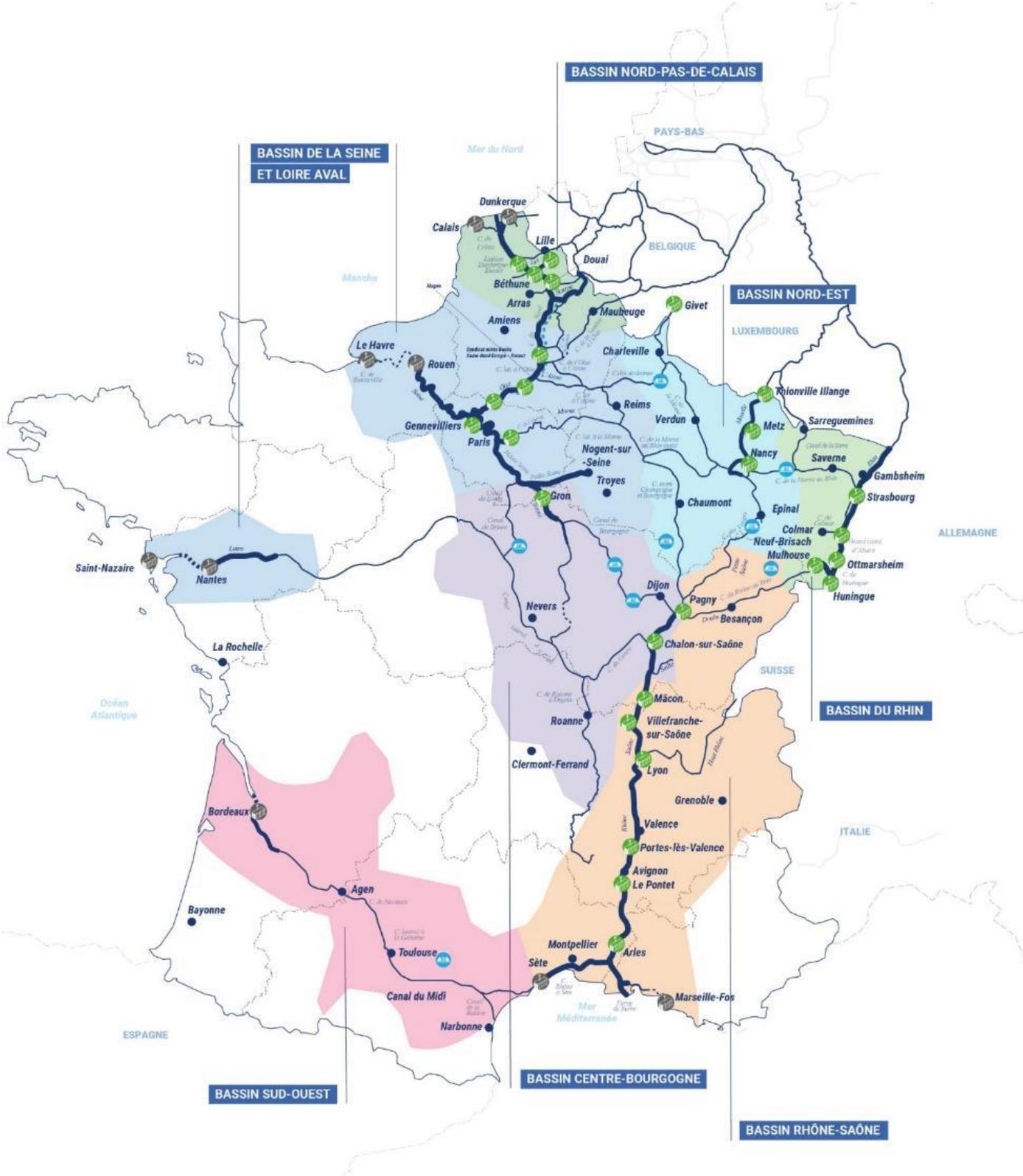


Les dépenses d'investissement

Les investissements totaux sur l'exercice clos s'élèvent à 302,7 M€



Carte du réseau



À propos de Voies navigables de France

Voies navigables de France (VNF) est l'établissement public chargé de gérer, entretenir et développer 6 700 km de fleuves, canaux et rivières.

À l'écoute des besoins spécifiques des acteurs locaux, VNF agit avec ses 4 000 collaborateurs au quotidien pour faire du fluvial un levier d'attractivité et de vitalité pour les territoires.

Notre ambition est de moderniser et valoriser ce patrimoine unique en un véritable moteur de développement économique, écologique et social au service de tous.

En collaboration étroite avec les partenaires européens, nationaux et locaux, nous œuvrons notamment pour une gestion fine de la ressource en eau dans le respect de l'environnement, le renforcement de la performance du transport fluvial, la dynamisation d'un tourisme durable, l'amélioration du cadre de vie des riverains et la production d'énergies renouvelables.



CONTACTS PRESSE

Agence Maarc – rp-vnf@maarc.fr
Ando Razakarisoa – 09 72 22 00 68
Pauline Carde – 06 32 03 22 55